PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number:

55-091423

(43) Date of publication of application: 11.07.1980

(51)Int.Cl.

B60K 41/02 // B60K 23/02

(21)Application number : 53-165626

(71)Applicant : IIDA YOSHIJI

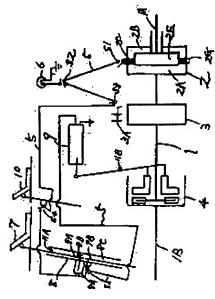
(22) Date of filing:

30.12.1978

(72)Inventor: IIDA YOSHIJI

(54) METHOD AND DEVICE TO EXTEND RUNNING DISTANCE OF VEHICLE BY MEANS OF ITS INERTIA (57) Abstract:

PURPOSE: To enhance fuel efficiency by disconnecting the engine from the car as well as setting the engine into low speed revolution when the revolution corresponding to car speed exceeds the engine revolution. CONSTITUTION: When the revolution 1A of a car becomes higher than the revolution 1B of the engine, "2E" of the inertia transmission unit 2 turns clockwise, putting on the switch S1. Thereby the electric motor 10 is actuated, releasing the engagement of the clutch 4, and the accelerator rod 8A is pushed by the action of the electromagnetic unit 9A of accelerator regulator 9 and thus coupling with the accelerlator rod 8B is disconnected. Accordingly, the engine is disconnected from the car and revolves in a low speed regardless of the accelerator pedal s 8 position, so that the car runs by its inertia assuring a high fuel efficiency.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner s decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner s decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner s decision of rejection]

[Date of extinction of right]

BEST AVAILABLE COPY

Copyright (C); 1998,2003 Japan Patent Office

@ 日本国特許庁 (JP)

①特許出願公開

◎公開特許公報(A)

昭55-91423

©Int. Cl.³ B 60 K 41/02 #B 60 K 23/02 織別記号

庁内整理番号 6774-8D 7721-8D 砂公開 昭和56年(1980)7月11日

発明の数 2 審査請求 未請求

(全 9 頁)

❸車の惰性により走行距離をのばす方法とその 装置

创特

額 昭53-165626

@Hi

顧 昭53(1978)12月30日

砂発 明 者 飯田佳司

熊本県球磨郡水上村大字岩野10 44番地

切出 頤 人 飯田佳司

就本県球磨郡水上村大字岩野10 44番地

明 起 49

1. 発明の名称

単の機能により進行議論をのはず方法とその表現

- 2. 特許調水の範囲
- (1) 本の定行で本に加速が出来権力が付き、エンジンの回転より事の回転の方が早くなった 時点で、エンジンの回転と事の倍級とを宣動 的に切りはをし、同時にアクセルを強んでいてもエンジンの回転を依返回転にして、事を 復世により急行させ、事の倍也により定行器 離金のは十方法。
- 前項記載の方法で走行の草をエンジンの個 転を上げ加速あるいは速度を保つために、ア クセルを踏むだけで自動的にエンジンの回転 と馬の回転とをつなず、加定みるいは速度を 保つことが当来る。特許熱水の範疇等1項定 数の水の物性によりま行函難をのばす方法。
- 65 特許請求の範囲第1項及び第2項記載の方 弦の走行、又、能深端りの走行及び貸退(パ

- ック〉が必要に正して出来る特許調水の整型 新1項及び第3項記載の本の概要にようま行 距離をのばす方法。
- 四 特許請求の範囲第1 写第2 事第3 項記載の 方法の実施に庭板破局するエンジンの回転よ り車の回転の方が早くなった時点で、限気を 通し母選機又は電影器によりりすっナのほう を解除し、と同時にアタモルを落んでいても エンジンの回転を改連回転にして事を核性に より走行させ、又、エンジンの回転を上げ、 加速あるいは速度を保つためにアリモルを禁 むだけて自動的ドクラッチを係合し、加速あるいは速度を保つととが出来る。車の情性だ より走行起業を保つととが出来る。車の情性だ より走行起業をのばす姿置。
- 始 約許該域の範囲第1 別記載の方法の支行、 又は従来通りの支行及び接近(パック)が必 要に応じて出来る。特許請求の原理第4 労配 載の本の情性化より並行距離をのばて設置。
- 3. 発明の詳細を続明

この影明は事化加速が出来作力が付き、ニ

. 2

幹部 巫55-91423(2)

ンジンの回転より年の回転の方が早くなった 時点で、自動物にエンジンの回転と年の回転 とを切りは立し、平を修改杯より走行させて、 数料のよ当りの走行知識をのばず方弦及び注 でである。

従来の直は軍の走行で加速が出来権力が付着。 エンジンの国転より車曲体で走る最の国転が 早くなれば、エンジンはエンジンフレーやに より車の使行を妨げるので、車の速度を保つ たわに必要以上にエンジンを回転させ放料を 必要以上に受いやしているのである。

この発明は、エンダンの回転を率の更行化必 要なだけ個かせ、余分な回転を抑えて機能の 効率を高めることを目的とする。

管線の節約が呼ばれている現在、自動車の修 81 4 当りの東行照解又教養が注目されている 昨今、邪自体又エンジンの改良は進んでいる が、運転の方法でよってもずいぶんと指行団 輝はのぶものである。

それは事に作力が付いた時点で、クラッナを

3

回転とかの回転とを切りはなて該数が加かないよう)に選続者の手光で筋単に操作出来る 低にするのが好ましい。又、情性により支行 距離をのばす方法の表行の時には、運転者に 良くわかるように運転窓の遅くに 目的のラン アを付け、特性により並行蹈離をのばす方法 の表行、又は、従来通りの走行が一首で判明 し安全に走行出来る数にする。

次化本規則の一共能例を図面にしたがって 説明する。

エンジン(園面省略)の回転1B1 p 数の回転1 Aの方が早くなると、情性重動磁2の2 Eが時形の方向へ回転し、空間2 Fへ降動し 突端2 Dを押し上げスイッサ S 1 を入れる。 その延速だより電磁線又は電動機10が作用 してクソッチ 6 の保全を解除し、同時にフタ セル製整機9の電磁機 9 A O使用でアラセル ロッド8 Aを押す。 8 A は支点11 A を有し、 フタセルロッド8 B との認制をなずで。 ャクセルペタル8 以除されているので、アク 切り、エンジンの回転をスローに終し、事を 何性により定行させる。そして適度を係つめ、 あるいは速度をおげるためにはクラッチをつ なが、同時にエンジンの回転をあげるのくり 返しの運転をすることであるが、現代の運転 当になそぐわない。そこでこれを自動式にし たのかこの方法及び放極である。

しかし、単の情性により定行距離をのはす方 選により発行するのは、必須の道路(長い下 り扱道、曲りくれった山道等でない道路)で の使用が記すしく、車のエンジンプレーキが 必要を場合がある。それは、長い下り扱道、 曲りくねった山道、直に置荷を積んだ時、遅 転の初必者等である。

これら代は産来通りの免行が必要であるので、 関性化より免行距離をのばす方法の定行、又 党来通りの定行及び休息(パック)が出来る 様(パックの場合、車につたわる回転が検査 の反対の回転なので、エンジンの回転より軍 の回転の方が早くなった時点で、エンジンの

4

セルロッド888日は何されてアウセルの検 能は飾いているが、運避接9Aの作用で高約 をはずされると8日は元の位置へ返り、エン ソンの国転は低地回転とたる。アクセルコッ ド8Aはアクセルベクル8を飾込まれていて も空間9Cへ入りアクセルの機能は動かない。 単は特性によりを行する。

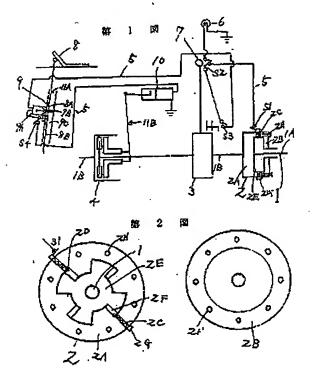
な磁振りAはアクセルロッド8A及び8Bの 運動をはずすとすぐ先の状態へ返る。

事の重要を保つ為又は途をを上げる為には、 アクセルベタルから一目足をはまてとアクセ ルロッド8人はスプリング9日化より元の伏 酸へ減り、ナツモルロッド8人8 Bは 遅跨し アクセル機能域回復する。アクセル8を関む とエイッサ54の偏分で電気を切り電度施文 は電動線19が無能、グラッチは係合しエン ジンの回転を上げると平の違度を上げる。又 は違反を保つことが出来る。

スイッチ64以一旦配気を切るとすぐ元の状態へ返る。電磁波又は電動器10の原数でク

サッチの存在の四尺クラッチの保合関係が行 わらかいように、国路域又は電動機な技術体 圧力又はスプリング答により、ケラッチをゆ るやかに係合するようにしなければならない。 指性により定行距離をのばず方法の発行又は 従来通りの走行の切替えは変速チャンジンパ **−7ヘヌイッナS2を付ける。ダイッナS2** をOPFにすると装置は悩みず、従来消りの 走行が出来る。車が復選(バック)の場合、 回伝她の回転1分か反対にきふので質量が関 かないようにするあにギャチェング 8 A むべ oのの所にスイッチS3を付け、ギヤチェン VKパックへ入れるとブイッチS3が機気を 切り担償は働かず鉄道(バッケ)が開来る。 惰性伝動機2のスプリング2では突端2万の 数段を調整し、メイッチ 6 I が適当を幹部に 人る様掲載出来る様化する。 文、アクセル調 整備のスイッチ 4 もとンジンの回転と取の団 毎の場所で調整出来るようだするのが好すし v.

7



物属 項55-91 423(3) 安全地行を級つ為正は、作性により地行組隆 をの似す方法の地行又付在非難りの地行が選 転着に一日で判明出来るのが望ましく、作在 化より地行足難をのけず方法の地行のみメイ ッチ 62 を 0 以にした時代は運転サペー目で 利明する場に、ランプ 6 を付け、運転者へ情 はにより地行記載をのがす方法の地行中を知 らせて退路状況に応じ地行して安全運転をす

4. 図面の所集を説明

第1図は本発明の一実施例の全体を示す系 数別。第2図は特性伝動機の関項図である。 2月は2Aのカバー。

1 --- 回転輪 2 --- 保性保勢識

3 ---- 変速製 4 --- クワッナ

3 --- 記述 6 -- ナンプ

8 --- アクセンベタル

♡ --- アクセル鈍整機

10 -- 電磁機又柱電影機 特許出験人 版 田 健 司 名

歩 統 補 正 咎(自発)

B# 4# 7 8 5 3 B

特許庁長官 賴谷等二學

1. 平 作 の 策 示 昭和53年特殊顕第53-165626

2 発明の名称 第の信性により発行性難をのはす方法とその結婚

3. 補正をする者 車件との関係 報許出頭人 任 所 館本県主選那木上村大字岩野 1044 番他 近 名 岳 岳 南 g02645-4-0242

4. 補 正 の 対象 類面の正本及び副本の発明の名称の数 明細書の特許譲求の範囲の類 明期書の詳細な説明の類

5. 納 正 の 内 容 勲章の正本及び憲本の第2行目名級を名称と抗正 明治野・函面 別版の通り 明 細 着

1. 発明の名称

本の常性により定行印刷をのはす方法とその技 P

2. 弊許請求の範囲

の 車の走行で草に加強が出来情力が付き、エングンの回転より車の回転の方が早くなった時点で、エンジンの回転と車の回転とを含動的に切り付えし、同時にアケセルを強んでいてもエンジンの回転を低速回転にして、車を情性により投行させ、車の情能により走行距離をのばす

は 前野和歌の方法で走行の車をエンダンの画 転を上げ加速あるいは速度を保つために、アタ セルを踏むだけで自動的にエンジンの回転と率 の回転とをつなぎ、加走あるいは速度を保つと とが出来る。特許財状の範囲第1項記載の車の 僧侶により走行程度をのばす方法。

特許請求の範囲第1項及び第2項記載の方法の必行、义、従来通りの差行及び修復(バッ

ク)が必要に応じて出来る特許請求の範囲。 第1項及び第2項記載の車の信点により走行距 能をのばす方法。

m 特許諸求の範囲第1 序記載の方法の発行、 又比提来通りの法行及び使退(パック)が必要 に応じて出来る。特許諸求の範囲第4 項記載の 事の信性により進行距離をのばす記載。

3、発明の茶組を説明

この発明は年に加速が出来博力が付き、エンジ

2

ンの国伝より事の回転の方が早くなった時点で、 自動的にエンジンの国転と事の回転とを切りはな し、事を情性により走行させて、処料のよ当すの 走行器就をのばず方法及び装置である。

従来の事は事の走行で加速が出来作力が付き、エンジンの回転より事自体で走る事の回転が早くたれば、エンジンはエンジンアレーキにより事の走行を妨げるので、事の速度を保つために必要以上にエンジンを回転させ然料を必要以上に受いやしているのである。

この発明は、エンジンの回転を事の走行に必要を だけ動かせ、エンジンの余分を回転を抑えて燃料 の効率を高めることを目的とする。

資銀の節約が叫ばれている現在、自動車の過剰と 過少の支行距離又換費が注目されている昨今、車 自体又エンジンの改良は違んでいるが、運転の方 法によってもずいぶんと支行額率はのぶものであ る。

それは草に加速が出来情力が付いた時点で、ナケッチを切り、エンジンの問題をスローK落し、単を

物性により使行させる。そして速度を保つ為、あるいは速度をあげるためにはクラッチをつなぎ、 同時にエンジンの回転をあげるのくり返しの運転 をすることであるが、現代の運転者にはそぐわない。そとてこれを自動気にしたのがとの方法及び 毎価である。

それは軍化加速が出来、情力が付き、エンダンの回転より単の回転の方が早くなった時点で、電気を通じ、それにより自動的にクラッチの係合を解除く自動のラッチ操作器多りと同時に、アクセルを能んでいても単動的にエンダンの回転を低速的転に(アクセル調整製象)器す。取は傾低により定行する。そして速度を保つため、あるい位速度を上げるためには、アクセルを一旦元へもどし、海び経過むと自動的なスイッチ(アクセル調整機象)により自動的にクラッチの係合を解除(自動アラッチ機作戦の)タフッチは係合しエンダンの回転を上げると当の加速が出来る。

しかし、全の体性により走行資産をのばす方法に

特間 IES5-91423(5)

より左行するのは、普通の道路(長い下り板道、 曲りくねった山道等でない遺跡)での使用が築す しく、単のエンジンプレーキが必要な場合があるの それは、長い下り状態、動りくねった山道、車に 批賞を挟んだ時、運転の初心哲等である。 これられは安全走行上従来通りの走行が必要であ るので、恰性により進行距離をのはす方法の定行、 又従来返りの走行及び後退(バック)が(バック の場合、単につたわる図板が前端の反対の図板な ので、エンジンの回転より車の回転の方が早くを った時点で、エンジンの回転と虫の回転とを切り はなず装置が組みないよう)部品を操作により出 来なければならず、そのための切容スイッチを巡 極者の形元へ付け、運転者が必要に応じ願単に供 作出来る様にする。 又、信告により走行題難その **域す方法の走行の時には、運転者に及くわかるよ** うに選択者の近くに日即のテンプを付け、特性に より我行距離をのはす方法の表行、又は、従来通 りの走行が一旦で判明し安全化走行出来る様にす 80

5

エンジン(図面省略)の関級1月より窓の回版1 Aの方が早くたると、質性伝動戦2の2 Eが時針 め方向へ回転し、空間2 Fへ移動し契端3 Oを押 し上げスイッチ5 1 を入れる。その現成により自 能カテッチ操作職9が作用してクラッチ4の保合 を解除し、同時にアクセル調査網8 の電磁接8 A の作用でフタセルロッド7 Bとの運動をは する。

アクセルベタルアは培含れているので、アクセルロッドアA〒B性得されてアクセルの機能は動いているが、団磁機8Aの作用で連結をはずされるとアクセルロッドアBは元の位置へ返り、エンジンの回転性軽率回転となる。アクセルロッドアAはアクセルベタルアを踏込まれていても空間8C・ヘ人カアクセルの提供機動かない。

本は物性により走行する。

を出版8 Aはアクセルロッド7 A及びアクセルロッド7 Bの返給をはずすとすぐ先の収録へ返る。 車の返収を乗つ為又は遊びを上げる為には、アク この方法及び故屋で売行すると、確実に依折と当 りの即の支行距離をのばす事が出来るが、この方 法の特徴はどんなにエンジン又は取自体の改良が なられ、それにより想要が節約なされても、それ に加えて本の情性により支行距離をのばす方法と 装置により赴行すればそれだけ会分に支行距離を のばす事が出来、エンジン又は軍自体の改良等と は別に無要の類約が出来るのである。

この支行方法及び整役は、例えば、ガソリレエン
ジンの乗用並だけと概定されるととなく、すべて
の本、エンジンの理解、本の種類に既保なく使用
する本が出来、権力の付きやすい大型の事から小
さな髭の事に登る迄必要に応じて採用する事が出
来るのも大きな特徴の一つである。この室の関節
により定行回撃をのばず方放とその接置を必受に
応じ金軍種に採用されたまら軍の走行方法の一進
の事命であり、英語の抑約に大きく資献し省エネルギー時代にマッチした更行方效である。

次に本発明の一実施例を慰園にしたがって説明 する。

6

セルベタルでから一旦足を吐なすとアクセルロッドでAはメナリング88により元の状態へ減り、アクセルロッドでAでBは連結しアクセル機能は、回収する。アクセルベタルでを随じたスイッドSAの調ぎで配気を切り自動クラッチ表作機をが解除、クラッチをは係合しエンジンの回転を上げると事の遠距を上げる。又は速度を保つことが追求る。

スイッチ54は一旦電気を切るとすぐ元の状態へ 混る。自動クラッチ操作競争の候跡でクラッチの 係合の時化クラッチの協合面撃が伝わらないよう 化、自動クラッチ操作機りは電磁説又は電動能又 は磁体圧力又は気体圧力又はスプリング等により、 クラッチをゆるやかに保合するようにしなければ まらない。

なお自動クラッチ操作限9は、短磁線又は定動機 又は成体圧力又は気体圧力又はネプリング等を、 車のエンジンの循環又対車の運動に応じて使用す るのが選ました。

保証とより走行団艦をのぼす方法の走行文は従幸

特牌 昭55-91 423(6)

通りの走行の切替えは基板値の単元へスイッチS 2を付ける。スイッチS 2をO F F 化すると装置 は新かず、従来過りの走行が出来る。 中が設退(パック)の場合、国版軸の回転1 B が以対になる ので設置が増かないようにする為化ギャチェンジ 3 ふのパックの所にスイッチS 3 を付け、ギャチェンジをバックへ入れるとスイッチS 3 が電気を切り装電は協かず後退(パッタ)が出来る。 特性 倍齢様2のステリング2 C 妊娠婦3 D の強調を試整し、スイッチS 1 が適当な時間に入る減調整出来る様にする。又、アクセバ風隆製のスイッチS 4 キエンジンの回転と単の回転の関係で調整出策るようにするのが好きした。

安全走行を保つ為には、常性により走行距離をの 成す方法の走行又は答案通りの実行が運転者に一 目で判明出来るのが望ましく、情性により走行距 離をのはす方法の党行の為スイッチ\$2を0下に した時には運転者へ一日で利明する様に、テンプ 6を付け、運転者へ情性により走行距離をのはす 方法の定行中を知らせて選挙状況に応じ変行して 安全運転をする。

4. 図面の際風を説明

将! 図は本苑明の一笑娘別の金体を示す系統図。 第2図は指弦伝動機の新面図である。

2日は2人のカバー。

1 一回条粒

2 --- 惰性伝動機

8 --- 实运操

←~~クラッチ

5 ---- 配 越

6 --- ランプ

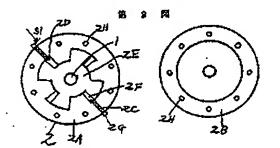
7:--アクセルベチル

8---アクセル団整設

8・・・・・盲動クラッチ操作機

特許出頭人 飯 旺 伽 司

10



平规 補正者 (自矣)

昭初55年3月29日

特許庁長官 幣谷等二級

1. 事件の安示

昭和53年特許顧第53-165626

2、発 別 の 名 称

正の俗性により走行距離をのばす方法とその装成

3、補正をする者

事件との関係 特許出額人

9888-0?

在 所 成木瓜咸南部水上村大学岩野 L O 4 4 番地

民名 版 田 任 的 <u>209865-4-0242</u>

4. 糖正の対象

明却者の詳細な説明の関

et as

5. 徳 正 の 内 19

明細書・図面 別紙の通り

湖 輔 20

1.発明の名称

車の情性により起行距離をのばす方法とその装 層

2. 特許請求の範囲

(1) 車の走行で車に加速が出来情力が付き、エンジンの回転より車の回転の方が早くなった時点で、エンジンの回転と車の回転とを自動的に切りばなし、同時にアクセルを選んでいてもエンジンの回転を低速回転にして、車を特性により走行させ、車の情性により走行距離をのば十方法。

(計) 前項記載の方法で並行の事をエンジンの回 概を上げ加速あるいは適度を保っために、アク セルを踏むだけで自動的にエンジンの回転と車 の回転とをつなぎ、加速あるいは適度を保っこ とが出来る。特許請求の範囲第1項記載の率の 情性により並行距離をのばす方法。

[3] 特殊額求の範囲第1項及び第2項配載の方 法の走行、又、疑来通りの走行及び後進(バッ

1

ンの回転より車の回転の方が早くなった時点で、 自動的にエンジンの回転と車の回転とを切りはな し、車を衝性により走行させて、燃料の ℓ 当りの 走行距離をのばす方法及び装度である。

健来の恵は軍の免行で加速が出来備力が付き、エンジンの回転より事自体で走る車の回転が早くなれば、エンジンはエンジンブレーキにより車の走行を妨げるので、車の速度を保つために必要以上に長いやしているのである。

この発明は、エンジンの回転を率の定行に必要な だけ働かせ、エンジンの余分な回転を押えて燃料 の効率を高めることを目的とする。

安選の筋約が叫ばれている現在、自動車の燃料 ℓ 当りの走行距離又散費が注目されている時今、車 自休又エンジンの改良は進んでいるが、運転の方 法によってもずいぶんと走行距離はのぶものである。

それは車に加速が出來権力が付いた時点で、クラッチを切り、エンジンの回転をスローに係し、 事を

ク)が必要に応じて出来る特許請求の範囲。 第1項及び第2項記載の車の惰性により定行距 離をのばす方法。

(4) 特許請求の範囲第1項第2項第3項記載の 方法の実施に直接使用するエンジンの回転より 車の回転の方が早くなった時点で、電気を通し 環境機又は電動機等の作用によりクラッチの係 合を解除し、と関呼にアクセルを終んでいても、 エンジンの回転を低速回転にして車を惰性によ り近行させ、又、エンジンの回転を上げ、加速 あるいは速度を保つためにアクセルを跨むだけ で自動的にクラッチを係合し、加速あるいは速 度を保つことが出来る。車の惰性により変行距 離をのばす監報。

(5) 特許請求の範囲第1項記載の方法の定行、 又は従来過りの走行及び後退 (バック) が必要 に応じて出来る。特許請求の範囲第4項記載の 車の補性により走行距離をのばす簽書。

3、発明の辞細な説明

この差別は車に加速が出来偏力が付き、エンジ、

2

格性により走行させる。そして速度を集つ為、あるいは速度をあげるためにはクラッチを総合し、 同時にエンジンの回転をあげるのくり返しの運転をすることであるが、現代の運転者にはそぐわない。そこでこれを自動式にしたのがこの方法及び 装数である。

それは車に加速が出来、情力が付き、エンジンの回転より車の回転の方が早くなった開京で、電気を通す装置(構性短動機2)により電気を通じ、それにより自動的にクラッチの係合を解除(自動クラッチ操作機3)と同時に、アタセルを降んでいても自動的にエンジンの回転を低速回転に(アクセル調整機8) 停す。車は低性により走行する。そして速度を保つため、あるいは速度を上げるためには、アクセルを一旦元へもどし、丙び既込むと自動的にクラッチ(自動クラッチ機68)により出版的にクラッチ(自動クラッチ機が機3)により出版が出来る。しかし、車の循位により走行距離をのばす方法により走行するのは、普通の道路(長い下り級道、

働りくねった山道等でない道路) での使用が選ま しく、庫のエンジンブレーキが必要な場合がある。 それは、長い下り報道、曲りくねった山道、車に 重荷を頼んだ時、選転の初心著等である。

これらには安全を行上從來通りの走行が必要であるので、惰性により走行距離をのばす方法の走行。 又從來通りの走行及び後退(バック)が(バックの場合。東につたわる回転が前途の反対の回転なので、エンジンの回転より軍の回転とを切りはなす被置が動かないよう)簡単な操作により出來なければならず、そのための切替スイッテを選級者の手元へ付け、選転者が必要に応じ簡単に操作出來る儀にする。又、惰性により走行距離をのばす方法の走行の時には、運転者に良くわかるように運転底の近くに目印のランプを付け、惰性により走行距離をのばす方法の走行、又は、從來通りの走行が一目で判別し安全に定行出來る儀にする。

又、走行中に、ブレーキを必要とする総合、惰性

5

の車、エンジンの種類、東の種類に関係なく使用 する事が出来、情力の付きやすい大型の単から小 さな軽の車に茎も迄必要に応じて採用する事が出 来るのも大きな特徴の一つである。この車の特性 により走行距離をのばす方法とその装置を必要に 応じ全出種に採用されたなら車の走行方法の一種 の革命であり、資源の節約に大きく買款し省エネ ルギー時代にフッチした走行方法である。

次に本発明の一実施例を図面にしたがって説明 する。

エンジン(図面省路)の回転1Bより車の回転1Aの方が早くなると、存住伝動機2の2Eが時計の方向へ回転し、空間2Fへ移動し親端2Dを押し上げスイッチS1を入れる。その電流により自動クラッチ操作線9が作用してクラッチ4の综合を解除し、同時にアクセル調整線8の電磁機8Aの作用でアクセルロッド7Aを押す。7Aは支点11Aを育し、アクセルロッド7Bとの連絡をはザナ。.

アクセルペタル7が踏まれている時は、アクセル

により定行距離をのば十方法の受打で、走行中プ レーキをかけると効まも悪く大変危険。 エンジン ブレーキを併用した方が効きも良く、各部の摩擦 も防げるので、ブレーキペタルに足がかかると。 スイッチが聞き、クラッチの綜合(自動クラッチ 後作機)が出来、ブレーやが作励する時にはエンジ ンプレーキも併用出来るので危険はなく、ブレー キの効果は変らない。 ブレーキベダルより足を敵 十とスイッチが働き、クラッチの係合を解除、精 性により進行距離をのば十方法の進行となる。 この方法及び英雄で走行すると、確実に独特化当 りの車の走行距離をのばす事が出来るが、この方 後の特徴はどんなにエンジン又は章島体の改良が なされ、それにより必要が節約なされても、それ に加えて耳の僧性により走行距離をのはす方法と 装置により走行すればそれだけ糸分に走行距離を のばす事が出来、エンジン又は車自体の改良等と は別に爆撃の節約が出来るのである。

この走行方弦及び装置は、例えば、ガソリンエン ジンの乗用率だけと限定されることなく。すべて

6

こッド7A7日は押されていてアクセルの機能は 働いているが、確墜機8Aの作用で連結をはずさ れるとアクセルロッド?Bは元の位置へ返り、エ ンジンの回転は低速回転となる。アクセルロッド ?Aはアクセルペタル?を踏込まれていても空間 8Cへ入りアクセルの機能は働かない。

車は惰性により走行する。

電磁機8 AはアクセルロッドでA及びアクセルロッドでBの連結をはずすとすぐ元の状態へ超る。 車の速度を操つ為又は速度を上げる為には、アクセルペタルでから一旦足をはなすとアクセルロッドでAにスプリング8 Bにより元の状態へ遅り、アクセルロッドでAでBは連結してクセル機能は回復する。アクセルベタルでを踏むとスイッチS 5の働きで電気を切り自動クラッチ操作機9が舒除、グラッチ4は保合しエンジンの回転を上げると率の速度を上げる。又は速度を保つことが出来る。

スイッチSもは一点電気を切るとすぐ元の状態へ 返る。自動クラッチ操作競争の解験でクラッチの

特別 8355-91423(9)

係合の時にクラッチの係合簡単が伝わらないように、自動クラッチ操作機会は延磁機又は電動機又 は淡体圧力又は気体圧力又はスプリング等により、 クラッチをゆるやかに係合するようにしなければ ならない。

なお自動クラッチ操作機9は、電磁気又は電動機 又は液体圧力又は気体圧力又はスプリング等を、 距のエンジンの種類又は車の種類に応じて使用す るのが望ましい。

情性により走行距離をのばす方法の走行中、ブレーキが必要な場合、ブレーキペタル10~足がかかるとスイッチS4が働き、選気を切り自動クラッチ機作機9が解除、クラッチ4は保合し、ブレーキが作動する時には、エンジンプレーキも併用出来るので危険を防止出来る。ブレーキペテルから足がはなれると、スイッチS4は元の状態へ返り、惰性により走行距離をのばす方法の走行で走行する事が出来る。

称性により定行距離をのばす方法の定行又は従来 通りの定行の切替えは運転者の平元へスイッチS 2を付ける。スイッチS2をOFでにすると装置は動かず、従来通りの単行が出来スイッチをONにすると装置は動く。車が設造(バック)の場合、回転軸の回転1 Bが反対になるので装置が動かないようにする前にギャチェンジ3 Aのバックの所にスイッチS3を付け、ギャチェンジをバックへ入れるとスイッチS3が超気を切り装度は働かず後退(バック)が出来る。保性伝動機2のスプリング2 Cは突縄2 Dの型器を顕軟し、スイッチS1が適当な時間に入る接調整出来る様にする。又、アクセル調整機のスイッチS5もエンジンの回転と車の回転の関係で調整出来るようにするのが好ましい。

安金担行を保つ為には、惰性によりを行距能をのば十方法の世行又は往来通りの走行が選起を定し 目で制明出来るのが選ましく、惰性により起行型 既をのばす方法の患行のあスイッチ52をONに した時には運転者へ一目で判明する後に、ランプ 6を付け、運転車へ惰性により定行距離をのばす 方法の走行中を知らせて道路状況に応じ定行して

10

安全運転をする。

4、図面の簡単な説明

第1図は本発明の一実施例の全体を示す系数図。 第2図は構造伝動機の新面図である。

·2Bは2Aのカバー。

1回記軸

.2……惰性低動養

3---- 変速機

4..... クラッチ

5.....配 級

6・・・・ラング

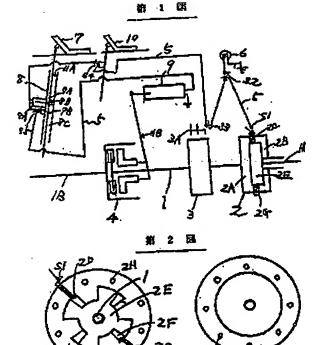
て……アクセルベタル

8…… アクセル新盤機

9……自動クラッチ操作機

10……ブレーキベタル

物計出類人 無田 佳 可



This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning Operations and is not part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

□ BLACK BORDERS
□ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
□ FADED TEXT OR DRAWING
□ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
□ SKEWED/SLANTED IMAGES
□ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
□ GRAY SCALE DOCUMENTS
□ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
□ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
□ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.